

*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

151° Período Legislativo  
1983 - 2023  
"40 Años de Democracia Argentina"

## PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS  
AIRES

### DECLARA

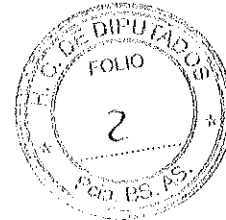
Beneplácito al celebrarse el día 25 de mayo de 2023 el 90° aniversario de la fundación del Puerto de San Pedro.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Natalia Sanchez Jauregui".

Firma y aclaración

*Natalia Sanchez Jauregui*

Diputada Provincial  
Frente de Todos



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

*151° Período Legislativo  
1983 - 2023  
"40 Años de Democracia Argentina"*

## FUNDAMENTOS

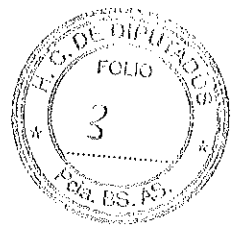
Los orígenes del Partido de San Pedro están conectados estrechamente con el Río Paraná, por lo tanto, gran parte de su potencial, su desarrollo y sus expectativas constantes de crecimiento están ligados a la actividad portuaria.

La ocupación de las tierras en el antiguo Pago de los Arrecifes, tal como se conocía el territorio antes de finalizar el Siglo XVII, fue realizada en 1641 por parte del Capitán Juan Gutiérrez de Humanes. La autorización pertinente fue concedida por el Rey Fernando VI mediante Real Cédula que firmó en El Buen Retiro el 26 de agosto de 1748.

En una carta dirigida al Sr. Virrey por el Guardián del Convento del Rincón de San Pedro, Fray Joaquín del Riego y Piñero en marzo de 1790 comenzaron a hacer solicitudes relacionadas con proyectos vinculados al río. Breve historia del Puerto de San Pedro: los orígenes del puerto

Después de 1853, con la organización del país en legal forma, las autoridades electas a nivel sanpedrino tomaron conocimiento de la llegada de una draga a Buenos Aires, por lo cual comenzaron con los pedidos tendientes a la profundización del canal de acceso a la Laguna, en cuyo ámbito transcurrían las operaciones de carga de buques.

Las constancias históricas nos indican que con fecha 10 de enero de 1859 se estableció una línea a vapor por desde 1858, entre Buenos Aires, Zárate, Baradero y San Pedro, cuyo servicio era prestado por el vapor nacional Correo, el que



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

*151º Período Legislativo  
1983 - 2023  
"40 Años de Democracia Argentina"*

realizaba un viaje redondo por semana con un recorrido que incluía su ingreso y que tomaba como punto de referencia el sector conocido como

Las Canaletas sobre un pontón lejano a la costa. En ese momento la única alternativa para los viajes y traslados continuaba siendo el sistema de carruajes como en las épocas virreinales, careciendo de caminos y de vías férreas, recordando que el ferrocarril llegó a San Pedro recién en 1886. Breve historia del Puerto de San Pedro: los orígenes del puerto

El primer vapor que navegó por la laguna fue el Correo, seguido por el Corza en octubre y noviembre de 1860, y posteriormente el Dolorcita. Ambos buques no navegaron por el riacho, sino que recalaban el pontón.

En Las Canaletas sobre unos bastidores contruidos con madera, se deslizaban las bolsas de cereal desde los galpones ubicados en la cresta de la barranca hasta los mismos lanchones, utilizando simplemente la fuerza de gravedad. De aquel antecedente, proviene el nombre con el que popularmente se conoce a este barrio situado a la vera del Riacho San Pedro.

Con el crecimiento de la actividad en diferentes modalidades se comenzó a trabajar en un proyecto para construir un puerto de ultramar.

En 1933, Eduardo Depietri, emprendedor y empresario local, finalizó la construcción del Puerto de San Pedro con dos muelles para el cabotaje y se obtuvo del Ministerio de Obras Públicas la realización de tareas de dragado para dejar al mismo en condiciones de recibir buques de ultramar, como actualmente ocurre.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

*151° Período Legislativo  
1983 - 2023  
"40 Años de Democracia Argentina"*

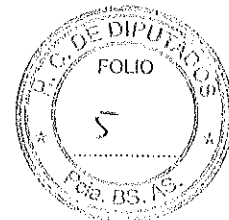
A esta idea le agregó un original proyecto de ferrocarriles, con la finalidad de disponer de un medio de transporte que permitiese acercar la producción agropecuaria del Norte de la provincia de Buenos Aires y del Sur de Santa Fe hasta la nueva estación portuaria.

Eduardo Depietri logró en tiempo récord, construir frente a las barrancas y a pocos metros de la antigua Destilería, La Estrella, la primera dársena y muelle para barcos de ultramar, donde atracaban, no como lo hacen actualmente, sino en el extremo Noreste del mismo.

De esta manera, el 25 de mayo de 1933 iniciaba su vida útil el puerto de San Pedro, con la entrada del buque de ultramar Themoni de bandera griega. Lo hizo con todas las facilidades y seguridades necesarias para operar cómodamente, tanto para su entrada como maniobra de atraque, cumplida en sólo quince minutos y sin uso de remolcadores.

Una vez habilitado el Puerto, Depietri se abocó de inmediato a complementarlo con una gran planta de silos y elevadores para atender las futuras operaciones portuarias. En base a su constancia, ingenio y empuje, continuó su obra y en 1935 logró solucionar el largo pleito con los empresarios ingleses y unir sus vías para allegar de tal modo hasta el mismo puerto, con el transporte de su ferrocarril.

Construyó a pesar de las continuas trabas, 6 kilómetros de vías férreas que estuvieron terminadas para 1934, con casi una decena de estaciones intermedias, además de la Terminal y los respectivos galpones para depósitos de cereal. En varias estaciones fueron construidos importantes depósitos de agua para abastecer las necesidades de las pequeñas máquinas a vapor que traccionaban los vagones de carga.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

*151° Período Legislativo  
1983 - 2023  
"40 Años de Democracia Argentina"*

En 1958, lo que queda de Ferrocarriles y Elevadores Depietri son sólo ruinas: la casa queda abandonada, las locomotoras, inservibles se abandonan en San Pedro, las instalaciones son desmanteladas, las vías, cubiertas de tierra y malezas, son cortadas en varios lugares por la Ruta Provincial N° 191, las señales y el sistema telefónico son destruidos y los vagones, oxidados y con sus maderas podridas, quedan diseminados por las estaciones.

Finalmente, la firma se disuelve y queda pendiente el pago de una indemnización por todo lo destruido y robado, que se hace efectiva en 1975, cuando ya hacía 5 años de la muerte de Depietri.

En cuanto al elevador de granos, siguió funcionando permitiendo llevar centenares de miles de toneladas anuales a las bodegas de los buques, volumen de producción que motivó su reemplazo por instalaciones más modernas, obra realizada por la entonces Junta Nacional de Granos en la década de 1980.

A mediados de la década del 90 a la operatoria de cereal a cargo de la empresa Terminal Puerto San Pedro operando las instalaciones de la Junta Nacional de Granos se sumó la exportación de frutas a través del interés de empresarios que comenzaron a armar cargas con mercadería procedente de diferentes regiones del país, generando una nueva ventana al mundo.

En el 2005, la creación del Consorcio de Gestión a través de un decreto del Poder Ejecutivo Provincial número 5/05, permitió una autonomía concreta a la administración del Puerto de San Pedro que hasta entonces mantenía un vínculo directo con el Puerto de San Nicolás.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

151° Período Legislativo  
1983 - 2023  
"40 Años de Democracia Argentina"

El Consorcio se rige por estatuto propio, y tiene individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa. Posee plena capacidad legal para realizar todos los actos jurídicos y celebrar todos los contratos necesarios para el cumplimiento de su objeto y funciones de administrar y explotar el PUERTO DE SAN PEDRO, otorgando sobre él las concesiones, locaciones, permisos, o derechos reales para la explotación comercial, industrial o recreativa de las terminales portuarias o muelles existentes o que se construyan.

Firma y aclaración

*Natalia Sanchez Jauregui*

Diputada Provincial  
Frente de Todos